

ISA in een hogere versnelling

ISA Beleids- en implementatieacties voor het veiligheidsverhogend systeem

JOHAN DE MOL (CDO, RUGENT)

In de twee vorige nummers van Verkeersspecialist¹ werd het Zweedse ISA-demoproject beschreven. In deze afsluiter van het drieluik worden de beleidsaanbevelingen voorgesteld, die een vertaling zijn van de resultaten van het project. Ze beperken zich niet tot een vrijblijvend acteren van de conclusies maar hebben geleid tot concrete beleidsacties en implementatiescenario's.

■ ERVARINGEN – MENINGEN VAN ISA-BESTUURDERS

De in het Zweedse ISA-project opgedane ervaringen geven aan dat ISA bijdraagt tot het verhogen van de verkeersveiligheid. Zowel de snelheidsmetingen in Umeå als de gelogde rijdata in Borlänge en Lund tonen ondubbelzinnig aan dat de gemiddelde rijsnelheid van voertuigen uitgerust met ISA daadwerkelijk daalt en men tevens komt tot meer homogene snelheden.²

Uit de bevraging van de chauffeurs blijkt dat zij het ISA-systeem aanvaarden; ze waren alleen minder tevreden over het systeem van de actieve gaspedaal omdat er in bepaalde voertuigen problemen opdoeken wanneer het voertuig wou versnellen. Deze problemen moeten worden weggewerkt vóór tot implementatie kan worden overgaan. Aangezien dit systeem ook in het Gentse ISA-demonstratieproject wordt gebruikt, kunnen deze resultaten getoetst worden.

Ook voor de andere systemen – auditieve en informatieve systemen – zijn bijkomende aanpassingen wenselijk vooraleer ze gecommuniceerd kunnen worden.

¹ Vlassenroot, S., De Mol, J., "Grootschalig demoproject in Zweden, Verslag van ISA-onderzoek in vier Zweedse steden", in Verkeersspecialist, Mechelen, Kluwer, afl. 93, december 2002, p. 12-15.

De Mol, J., Vlassenroot, S., "Onderzoeksresultaten van het Zweedse ISA-Project", in Verkeersspecialist, Mechelen, Kluwer, afl. 94, januari 2003, p. 6-11.

² Hiermee wordt bedoeld dat wagens met een quasi-constante snelheid rijden in plaats van steeds wisselende snelheden. Dit kan verklaard worden doordat het aanhouden van een constante snelheid – bijv. 50 km/uur – niet zo eenvoudig is. Zelfs indien men deze maximale snelheid wil aanhouden, varieert de effectief gereden snelheid tussen 42 en 57 km/uur. ISA biedt als comfortfunctie de mogelijkheid om een quasi-constante snelheid aan te houden.

De aanvaarding van ISA door de bestuurders en door de omgeving werd samen met het rijgedrag via 50.000 vragenlijsten bevestigd. De meeste ISA-bestuurders zijn de mening toegedaan dat alle wagens met ISA uitgerust moeten worden. Daarbij moet ISA in de eerste plaats gericht worden op specifieke groepen: nieuwe bestuurders en brokkenmakers. Ook het volledige wagenpark van de overheid zou met ISA uitgerust moeten worden.

De professionele bestuurders staan meestal negatiever tegenover ISA; dit zou samenhangen met stress als gevolg van de opgelegde werkdruk door de werkgever.

■ VERKEERSVEILIGHEID

De effecten van ISA op de verkeersveiligheid zijn door O. Carsten³ berekend op Britse ongevallencijfers van verschillende jaren. De enorme winst die wordt bereikt indien alle wagens met ISA worden uitgerust, wordt in de Zweedse trials bevestigd.

In deze ISA-projecten kan het effect van het uitrusten van een beperkt aantal auto's op de verkeersongevallencijfers gemeten worden. In Umeå werd vastgesteld dat het aantal verkeersgewonden met 3 tot 4 % verminderde; ISA-wagens namen hier 10 % van alle voertuigenkilometers voor hun rekening. Naast het feit dat ISA-wagens ook het rijgedrag van andere bestuurders beïnvloeden, stelde men vast dat het berekend effect van ISA in Umeå – indien alle voertuigen met een ISA-systeem (audio-signaal) uitgerust zouden zijn – dit een vermindering van de verkeersgewonden met 30 tot 40 % zou meebrengen. In de bebouwde kom alleen zou het totale effect 20 tot 25 % minder verkeersgewonden zijn.

Niet alleen tonen deze objectieveerbare gegevens aan dat ISA bijdraagt tot de verkeersveiligheid. Ook de perceptie van ISA bij gebruikers en andere verkeersdeelnemers leidde tot een soortgelijke conclusie. Uit de bevraging (50.000) bleek dat 90 % ervan overtuigd is dat er een correlatie bestaat tussen snelheid en ongevallen. 65 tot 95 % vindt het een morele plicht om de snelheid te beheersen.

³ Carsten, O., Tate, F., External Vehicle Speed Control Final Report: Integration, University of Leeds, Groot-Brittannië, juli 2000, 40 p.

Carsten, O., Fowkes, M., External Vehicle Speed Control, Phase I Results: executive Summary, Institute for Transport Studies, University of Leeds, 3 juni 1998, 21 p.

AANBEVELINGEN

Op het ITS-Congres in Chicago werden niet alleen de resultaten van deze Zweedse demonstratieprojecten toegelicht maar werden ook belangrijke beleidsaanbevelingen geformuleerd.

Eén van de belangrijkste aanbevelingen of beleidsopties slaat op de implementatie van ISA. De Zweden nemen zich voor om volgende beleidsacties uit te werken:

- in 2005 zal de Zweedse overheid met de autoconstructeurs een convenant voor de implementatie van ISA in nieuwe voertuigen sluiten;
- in 2008 moet er een EU-richtlijn zijn opgesteld die ISA-inbouw in alle wagens verplicht. De periode 2005-2008 moet gebruikt worden om ISA als standaard in alle wagens aanvaardbaar te maken;
- de uiteindelijk verplichte inbouw moet technisch gerealiseerd worden in de periode 2008-2010;
- de Swedish National Road Administration (SNRA) zal haar wagenvloot met ISA uitrusten vanaf 2005;
- specifieke steunmechanismen zullen worden opgezet om de ISA-inbouw bij andere Zweedse en lokale overheidsdiensten mogelijk te maken;
- het openbaar vervoer zal verplicht worden om vanaf 2008 ISA in haar vloot in te bouwen;
- er zullen incentives gegeven worden voor het inbouwen van ISA in bedrijfswagens én in privé-wagens;
- in 2005 moet een accurate en permanente up-to-date database voor de snelheidslimieten van het hele wegennet beschikbaar zijn;
- via nieuwe ISA-projecten moet ISA een Euro-pees project worden;
- de ISA-kennis zal actief in andere landen verspreid worden;
- de huidige Europese reglementering waarbij de snelheidsmeter in de wagen een hogere snelheid aangeeft dan de werkelijke, moet worden aangepast. De snelheidsmeter moet de juiste snelheid weergeven;
- bij de snelheidsmaxima moet 60 km/uur opnieuw geïntroduceerd worden.

Tevens voorzien de Zweden een specifieke campagne om ISA als de 'good guy' te promoten. Hier ligt de nadruk niet alleen op het verminderen van verkeersongevallen en -slachtoffers maar ook op het vermijden van overtredingen en de daaraan verbonden boetes en straffen.

Uit eigen ervaring – bijna 20 maanden⁴ rijden met een ISA-wagen – blijkt dat, buiten het effect op verkeersveiligheid, de nadruk gelegd moet worden op bijkomende voordelen voor de bestuurder. Het vermijden van verkeersboetes of andere straffen als gevolg van geweld of ongewild te snel rijden, vormt daarin zeker een belangrijk element. Toch lijkt het ons beter om de voordelen die ISA biedt, nog ruimer te stellen en ze niet te beperken tot het vermijden van overtredingen.

ISA ervaren we als een comfortstelsel dat de rijtaak voor de bestuurder vergemakkelijkt en ondersteunt. Meer dan 30.000 km met ISA en een honderdtal demonstraties tonen dit aan. De ISA-bestuurder

heeft veel meer tijd voor andere aspecten van de rijtaak.

Zo biedt ISA het voordeel een snelheid te rijden die niet alleen beneden de maximale snelheid ligt, maar tevens de mogelijkheid om beter de complexiteit van de rijtaak in te schatten.

ISA biedt vooral de mogelijkheid om effectief defensief te rijden; dit resulteert in meer aandacht voor de andere weggebruikers.

STANDPUNT VAN DE AUTOMOBIELSECTOR

De autoconstructeurs vervullen bij de implementatie van ISA een zeer belangrijke rol. Enkele jaren geleden stonden zij verre van positief tegenover ISA; ze zeiden ISA zelfs totaal af.

Langzaam aan is de afwijzende houding van de automobielsector veranderd in een voorzichtige reserve tegenover ISA.⁵ De vele demonstraties en media-aandacht brachten ISA in België steeds meer in de kijker.

De eerste tekenen waren het standaard-inbouwen van snelheidsregelaars in bepaalde modellen en merken. Hoewel een snelheidsregelaar nog ver af staat van ISA, is het een belangrijke stap naar een ondersteuning van de bestuurder op het vlak van snelheid. Deze snelheidsregelaar biedt aan de bestuurder de mogelijkheid hem te helpen bij het respecteren van de snelheidslimieten. Niet alle auto-

merken⁶ zetten deze stap maar bij sommige merken is de snelheidsregelaar standaard in alle modellen ingebouwd.⁷

Het Franse LIVIA zet op dit punt de trend; een ISA-systeem dat werkt met de bestaande snelheidsregelaar van Renault en Peugeot, geeft aan dat de standaardisatie zich stilaan opbouwt.

Op het ITS-congres in Chicago reageerden twee belangrijke vertegenwoordigers van automerken op de resultaten van het Zweedse ISA-pro-

ject. De vertegenwoordiger van Volvo (Zweden) stelde vast dat de aanvaarding van ISA zeer hoog is (Zweedse demonstratieprojecten). Indien ISA dynamisch wordt, kan deze steun nog verhogen. Volvo stelde uitdrukkelijk dat ze wens te participeren in verkeersveiligheidsverhogende systemen als ISA. Volvo pleitte voor geïntegreerde oplossingen en voor een algemene invoering van ISA. Een markante vaststelling is dat Volvo pleitte voor het open of halfopen systeem en het gesloten systeem afwijst.

De vertegenwoordiger van Renault beklemtoonde dat ook zij ISA actief willen steunen. De deelname aan het Franse ISA-project LIVIA is daarvan een bewijs. Renault participeert samen met Peugeot in een project met 40 wagens en 100 bestuurders. De vertegenwoordiger pleitte voor een onderzoek naar de neveneffecten van ISA; hiermee worden zowel positieve als negatieve effecten bedoeld.

⁵ Eenzelfde evolutie – die zich echter al vroeger inzette – was merkbaar in de media. Toen in 1995 in de Kamer van Volksvertegenwoordigers een resolutie (De Mol, J., Voorstel van resolutie betreffende de uitrusting van personenwagens met snelheidsbegrenzers, Kamer van Volksvertegenwoordigers, 48ste zittingsperiode, 1994-1995, 932/1 tot 4 (goedkeuring plenaire vergadering 16.02.1995) over ISA werd goedgekeurd, was er weinig of geen aandacht. Pas na het uitvoeren van het onderzoek "Naar een draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing binnen een intrinsiek veilige verkeersomgeving" (De Mol, J., Broeckaert, M., Van Hoorebeek, B., Toebe, W., Naar een draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing binnen een intrinsiek veilige verkeersomgeving, CDO-BIVV, Eindrapport, Gent, juni 2001) en na het uitrusten door KBC van een voertuig met ISA, is er een wijziging opgetreden.

⁶ Het is evident dat een aantal autoconstructeurs minder positief staan tegenover ISA. Eén van deze autoconstructeurs verklaarde een drietal jaren geleden nog dat er geen enkele relatie is tussen ongevallen en snelheid. Om deze reden stelde deze constructeur dat ISA uit zijn voertuigen zou worden gebannen. De achterhaalde stelling dat de bestuurder op elk moment zelf moet kunnen beslissen, was de leidraad, de vraag werd niet gesteld in welke mate dit zelf beslissen ook slaat op de vrijheid om zelf te oordelen welke snelheid men kan en vooral mag rijden.

⁷ Opvallend is dat er één merk is waar de snelheidsregelaar standaard is ingebouwd. De klant die deze toepassing wenst, moet wel extra (620 euro) betalen voor de zogenaamde activering.

⁴ Zowel met automatische snelheidsbeperking in het Gentse testgebied als via een manuele instelling buiten Gent. De manuele instelling vergt nog een bijkomende aandacht voor de wijzigende snelheidslimieten maar op wegen met homogene snelheden biedt dit dezelfde voordelen als ISA in automatische mode.

In België participeert de afgevaardigd beheerder van Volvo-cars België in het Gentse ISA-project. Hiermee geeft hij een duidelijk signaal dat ISA voor Volvo-cars België belangrijk is. Hij rijdt zelf met een wagen uitgerust met ISA. In een interview met VTM verklaarde hij dat ISA binnen 10 jaar standaard in elke wagen aanwezig zal zijn. Deze elementen geven aan dat de autoconstructeurs zich bewust zijn van het probleem van snelheidsbeheersing in auto's. Meer en meer aanvaarden ze dat ISA de rijtaken van de bestuurder kan verlichten en op deze wijze kan bijdragen tot een grotere veiligheid. Wanneer de autoconstructeurs overtuigd kunnen worden dat ISA-systemen het rijcomfort drastisch verhogen, zal ISA in elk voertuig standaard worden aangeboden. De vraag of dit een open, halfopen

of gesloten systeem zal zijn, is afhankelijk van de beleidskeuze van de overheid. Deze keuze is zeer belangrijk maar kan pas zinvol gemaakt worden nadat de marktpenetratie van ISA voldoende groot is. Het laat zich aanzien dat de implementatiescenario's steeds versneld worden.

In het volgende nummer van Verkeersspecialist wordt het Gentse ISA-demonstratieproject uit de doeken gedaan. We laten de initiatiefnemers aan het woord, de stad Gent en enkele mensen die een tijdlang met een ISA-wagen hebben rondgeleden.

SAMENVATTING

Het Zweedse ISA-project toont aan dat ISA de verkeersveiligheid verhoogt; uit berekeningen blijkt dat het aantal verkeersgewonden ontegensprekelijk daalt. Bovendien blijkt uit bevraging van testrijders dat zij het systeem aanvaarden. Vóór het gecommmercialiseerd kan worden, moeten wel nog enkele aanpassingen gebeuren. Op het ITS-Congres in Chicago formuleerden de Zweden op basis van de testresultaten enkele beleidsaanbevelingen, vooral voor de implementatie van ISA. Bij die implementatie vervullen de autoconstructeurs een cruciale rol. Hun afwijzende houding tegenover ISA van enkele jaren geleden wijzigt stilaan in een voorzichtige reserve. ISA wordt dus steeds meer aanvaard. In bepaalde modellen en merken worden nu al standaard snelheidsregelaars ingebouwd, die weliswaar nog ver af staan van ISA maar ook de chauffeur ondersteunen op het vlak van snelheid. Vertegenwoordigers van Volvo en Renault verklaarden op het congres dat zij ISA actief willen steunen. Of uiteindelijk het open, halfopen of gesloten ISA-systeem de bovenhand haalt, hangt af van de beleidskeuzes van de overheid.

Trefwoorden: ISA

KORT

Verplichte kwaliteitsnormen voor fietsen

Naar aanleiding van de vierdaagse beurs Expo Velo begin februari eist de Fietsersbond verplichte kwaliteitseisen voor fietsen. Vandaag zijn fietsen en fietsonderdelen nog altijd niet verplicht te beantwoorden aan kwaliteits- en veiligheidsnormen. Wil men echter veilig door het verkeer fietsen, dan is een veilige fiets een eerste vereiste volgens de Fietsersbond. Met enkele voorbeelden schetst de Fietsersbond het probleem:

- **Fietsverlichting:** een groot deel van de momenteel verkochte fietsen beantwoordt niet aan de kwaliteit die consumenten mogen verwachten: dynamo's die slippen bij regenweer, lampjes die voortdurend springen, verlichtingsdraadjes die in een fietsenstalling per definitie kapot getrokken worden bij verwijdering van de fiets uit de fietsenstalling.
- **Remmen:** verliezen bij vochtig weer vaak hun grip.
- **Kinderfietsen:** speelgoedzaken en supermarkten bieden vaak kinderfietsen aan dumpingprijzen aan. De kwaliteit van deze fietsen laat echter vaak te wensen over: het frame is dikwijls slecht gelast zodat breuken niet denkbeeldig zijn; een bel is vaak afwezig en de remgrepen zijn zo groot dat een kinderhand ze onmogelijk kan bedienen.

Volgens de Fietsersbond zijn verschillende partijen verantwoordelijk:

- **De overheid:** heeft als taak regelgevend op te treden en ervoor te zorgen dat alleen veilige fietsen in het verkeer toegelaten worden op basis van de verplichte normen.
- **Producenten en verdelers:** zij kunnen ervoor zorgen dat er fietsen op de markt komen die voldoen aan een aantal minimumvereisten wat veiligheid betreft. Naast het uitzicht en de

modieuze aspecten kan veiligheid aangehaald worden als verkoopargument, naar analogie van de automarkt. De detailhandel kan geïnformeerd worden over het belang van het veiligheidsaspect.

- **De Fietsersbond:** zij moet de fietser bewustmaken van de problematiek en informeren over het aspect veiligheid en kwaliteit van een fiets.

De Belgische fietsverkoop draait momenteel op een laag pitje, dit in tegenstelling tot het topjaar 2000. Een tijd geleden ging een van de grootste fietsfabrikanten in België nog failliet, mede door de sterke concurrentie uit Azië. Toch gelooft de fietsindustrie er nog in. De schoolgaande jeugd ziet zij momenteel als belangrijkste klant. Toch neemt het fietsgebruik ook onder de leerlingen af omdat het openbaar vervoer als sterke concurrent opduikt. Ook fietsen als vrijetijdsbesteding trekt nog altijd mensen aan, maar hierin ziet de fietsindustrie niet meer de grootste groeiemarkt.



Om er weer bovenop te komen, mikt de fietsindustrie op de schoolgaande jeugd.